



## Apéndice G, revisión 1 (26/08/2020)

# MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO PARA ACREDITAR LA REALIZACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA NECESARIOS PARA DEMOSTRAR QUE LA OPERACIÓN PRETENDIDA PUEDE REALIZARSE CON SEGURIDAD.

## 1. OBJETO

Tal como establece el artículo 27.1.b del RD 1036/2017, de 15 de diciembre, los operadores que pretendan realizar operaciones aéreas especializadas deberán llevar a cabo una serie de vuelos de prueba que demuestren, que la actividad que pretenden llevar a cabo se puede realizar en condiciones de seguridad.

La realización de dichos vuelos de prueba permite detectar los riesgos y amenazas inherentes a su actividad, así como valorar la idoneidad de las medidas de mitigación a implementar.

La realización de los vuelos de prueba permitirá al operador desarrollar, evaluar y elaborar correctamente los procedimientos normales de su actividad que se han de describir en su Manual de Operaciones, así como los procedimientos anormales y de emergencia a seguir.

El operador deberá comprobar en condiciones reales la idoneidad de sus procedimientos operacionales y medidas mitigadoras correspondientes antes de comenzar a desarrollar un trabajo aéreo con sistemas RPAS bajo unas determinadas condiciones operacionales.

## 2. CONDICIONES GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA

Deberán realizarse en todos los casos por el operador, no siendo admisible su realización por el fabricante de la aeronave o cualquier otra organización.

Se deberán realizar vuelos de prueba simulando cada una de las actividades que pretenda realizar el operador y con cada una de las aeronaves de que disponga para desarrollar dicha actividad, de categoría y tipo no equivalente de acuerdo con lo establecido en el anexo I del RD 1036/2017.

Los vuelos se llevarán a cabo preferentemente en un lugar aislado de forma que no se comprometa en ningún caso la seguridad de otras aeronaves y los bienes o personas en tierra durante las pruebas y cumpliendo con la normativa vigente en todos los casos.

Según lo establecido en el artículo 23.1 del RD 1036/2017 los vuelos experimentales deberán realizarse bajo las siguientes condiciones:

- Dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o, en otro caso, en una zona del espacio aéreo segregada al efecto.
- En zonas fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados.
- En zonas fuera de reuniones de personas al aire libre.
- En espacio aéreo no controlado.
- Fuera de una zona de información de vuelo (FIZ).

De acuerdo con el artículo 23.2 del RD 1036/2017, la realización de estos vuelos requerirá, además, el establecimiento de una zona de seguridad en relación con la zona de realización del vuelo.

Por otra parte, de acuerdo al art 45.3.b) del RD 1180/2018, de 21 de septiembre, los vuelos se desarrollarán fuera de la zona de tránsito de aeródromo y a una distancia mínima de 8 km del punto de referencia de cualquier aeropuerto o aeródromo y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras, hasta una distancia de 6 km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la pista o para el caso de operaciones más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), cuando la infraestructura cuente con procedimientos de vuelo instrumental, a una distancia mínima de 15 km de dicho punto de referencia.

Esta distancia mínima podrá reducirse cuando así se haya acordado con el gestor aeroportuario o responsable de la infraestructura y, si lo hubiera, con el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, y la operación se ajustará a lo establecido por estos en el correspondiente procedimiento de coordinación.

## **2.1. Vuelos de prueba para operaciones aéreas especializadas sujetas a comunicación previa (art. 39 del RD 1036/2017)**

Antes de la realización de los vuelos de prueba, el operador deberá haber presentado el Apéndice A1 “Comunicación previa para la realización de vuelos especializados o experimentales con aeronaves pilotadas por control remoto” y disponer y conservar a disposición de AESA los siguientes documentos:

- Documentación relativa a la caracterización de las aeronaves a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones.
- Estudio aeronáutico de seguridad de la operación u operaciones, en el que se constate que pueden realizarse con seguridad, así como, en su caso, la idoneidad de la zona de seguridad para la realización de vuelos experimentales.
- Póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones aéreas especializadas o vuelos experimentales, conforme a la normativa vigente.
- Justificación de haber adoptado las medidas adecuadas para proteger las aeronaves de actos de interferencia ilícita durante las operaciones y establecer los procedimientos necesarios para evitar el acceso de personal no autorizado a la estación de pilotaje remoto y a la ubicación del almacenamiento de la aeronave (desarrollado en el capítulo correspondiente del manual de operaciones o en documento independiente).
- Justificación del cumplimiento de los requisitos establecidos para los pilotos según el tipo de operación a realizar (certificados de formación o licencias y certificados médicos en vigor).
- Perfiles de los vuelos a desarrollar y características de la operación.

Estos vuelos de prueba deberán ser los primeros vuelos que realice el operador.

### **2.1.1. Contenido de los vuelos de prueba**

Se realizarán tantos vuelos como el operador considere necesario, con un mínimo de 5 vuelos por actividad y aeronave no equivalente para simular la actividad normal declarada.

Los operadores ya habilitados que incluyan nuevas actividades en su comunicación previa deberán realizar los vuelos de prueba de las nuevas actividades con cada una de las aeronaves no equivalentes que vayan a emplear.

En caso de que un operador ya habilitado incluya nuevas aeronaves en su comunicación previa, deberá realizar los vuelos de prueba correspondientes a cada actividad para las que se encuentre habilitado solamente si se trata de aeronaves no equivalentes, según el Anexo I del RD 1036/2017, a las que figuraban previamente en su habilitación.

Durante los 5 vuelos asociados a las operaciones normales, deberán simularse situaciones anormales y de emergencia utilizando los procedimientos descritos en el Manual de Operaciones o en el documento de perfiles de vuelo y características de la operación, que se hayan establecido a partir de la documentación del fabricante y del estudio de seguridad, con al menos las siguientes situaciones:

- Fallo del sistema automático del control de vuelo.
- Pérdida del radioenlace de mando y control y activación del sistema de terminación segura de vuelo (Fail-Safe) en condiciones de seguridad.
- Prueba del procedimiento de emergencia establecido para la posible pérdida posicional de la aeronave, así como pérdida de la orientación de la misma .
- Verificación en tierra de la activación del sistema de terminación inmediata del vuelo (desarmado de motores).

## 2.2. Vuelos de prueba para operaciones aéreas especializadas sujetas a autorización (art. 40 del RD 1036/2017)

Si se pretende realizar una operación aérea especializada para la que es necesario disponer de una autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el operador deberá presentar el Apéndice A2 “Solicitud de autorización para la realización de vuelos experimentales o especializados con aeronaves pilotadas por control remoto” junto con la documentación exigida en el artículo 40 del RD 1036/2017, entre la que se encuentra la acreditación de haber superado con resultado satisfactorio los vuelos de prueba.

En el caso de que el operador no se encuentre habilitado mediante comunicación previa, se deberá presentar previamente ante AESA una comunicación previa según lo establecido en el documento "Procedimiento de habilitación (art 39)".

Dichos vuelos de prueba serán una simulación de la operación pretendida bajo las condiciones operacionales descritas en el apartado 2 de este documento.

A continuación, se describen las pruebas necesarias para cada uno de los escenarios sujetos a autorización, entendiéndose que la combinación de escenarios supone la realización de todas las pruebas señaladas, sin necesidad de repetir aquellas que ya se hayan realizado. Además, se deberán poner en práctica los procedimientos establecidos en el plan de respuesta a emergencias incluyendo la simulación de la aplicación del plan de limitación de la escalada repentina.

### 2.2.1. Simulación de operaciones aéreas especializadas en escenario nocturno

El operador deberá poner en práctica todos los procedimientos operacionales que tenga descritos en su manual de operaciones para la realización de los vuelos nocturnos y, en todo caso, deberá realizar las siguientes pruebas para justificar la capacidad operacional del equipo y asegurar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, según las consideraciones contempladas en el Apéndice O de AESA:

- Prueba operativa de vuelo en horario diurno de cada modelo diferente de aeronave para el que se solicite autorización con las luces, pintura adecuada u otros dispositivos en la que se compruebe el comportamiento adecuado del equipo en vuelo, y la compatibilidad electromagnética entre el UA y los sistemas instalados.
- Prueba nocturna en suelo de cada modelo diferente de aeronave para el que se solicite autorización para la evaluación de que las luces instaladas son visibles en condiciones VMC (Visual Meteorological Conditions) al menos a una distancia de 500m en cualquier dirección.

### 2.2.2. Simulación de operaciones aéreas especializadas en escenario de espacio aéreo controlado o zonas de información de vuelo

El operador deberá, en espacio aéreo no controlado y fuera de zona FIZ, poner en práctica todos los procedimientos operacionales que tenga descritos en su Manual de Operaciones para la realización de los vuelos en este escenario operacional (espacio aéreo controlado y/o FIZ), así como realizar simulaciones de los protocolos que se hayan establecido en la coordinación con el ATSP correspondiente y, en todo caso, deberán realizarse las siguientes pruebas o simulaciones:

- Prueba funcional de la radio de banda aérea (comprobar su funcionamiento: recepción de canales, selección de frecuencias, etc.) verificando la correcta escucha sin interferir en las comunicaciones aéreas.
- Si la aeronave está equipada con sistema ADS-B o transpondedor modo S, comprobar su funcionamiento y correcta instalación, siendo admisible la comprobación mediante conexión por cable a dispositivos informáticos de la correcta configuración y emisión de la información (posición, velocidad, altitud barométrica, etc.) o su identificación en los sistemas de recepción ADS-B o de vigilancia de los servicios de tránsito aéreo.
- Simulación de la operación, incluyendo los procedimientos de coordinación establecidos con el proveedor de servicios de tránsito aéreo sin interferir las comunicaciones aeronáuticas (es decir, sin transmitir con la radio de banda aérea). Los ensayos deben incluir necesariamente:
  - Simulación de solicitud de autorización de vuelo al personal de control o comunicación del inicio del mismo al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS) mediante radio de banda aérea y empleando fraseología aeronáutica en el idioma acordado (español y/o inglés).
  - Atender durante el vuelo las instrucciones ATC o comunicaciones AFIS ficticias, haciendo uso de la radio de banda aérea, en las que se incluya la modificación del perfil de vuelo previamente programado (como

por ejemplo realizar órbitas o vuelo estacionario en un punto, suspender la misión y regresar al punto de partida, realizar un aterrizaje inmediato...)

- Simulación de comunicación al proveedor ATS la finalización de las operaciones.

En todas las comunicaciones aeronáuticas se ha de poner especial atención a la colación de los mensajes y deben utilizarse los códigos identificadores acordados con el proveedor (callsign). En ningún caso podrán interferirse las comunicaciones aeronáuticas durante la realización de los vuelos de prueba.

- Prueba funcional para cada modelo diferente de aeronave para el que se solicite autorización de la capacidad para garantizar que la aeronave opera dentro de las limitaciones previstas, incluyendo el volumen de espacio aéreo en el que debe quedar confinado el vuelo (Geocaging).<sup>1</sup>
- Prueba del procedimiento “See and Avoid” establecido por el operador para evitar accidentes en caso de encuentros con otras aeronaves.

### **2.2.3. Simulación de operaciones aéreas especializadas en zonas de aglomeración de edificios o sobre reuniones de personas.**

El operador deberá poner en práctica todos los procedimientos operacionales que tenga descritos en su manual de operaciones para la realización de los vuelos en aglomeraciones de edificios en zonas habitadas y, en todo caso, deberán realizarse las siguientes pruebas o simulaciones:

- Prueba operativa de vuelo con el dispositivo de limitación de energía de impacto instalado de cada modelo diferente de aeronave para el que se solicite autorización, en la que se compruebe el comportamiento del equipo, así como la compatibilidad electromagnética entre los diferentes componentes electrónicos.
- Activación en vuelo del dispositivo de limitación de energía de impacto de cada modelo diferente de aeronave para el que se solicite autorización con el objeto de verificar el correcto funcionamiento del dispositivo, así como la correcta aplicación del procedimiento de emergencia correspondiente.<sup>2</sup>
- En caso de que el fabricante del dispositivo limitador de la energía de impacto no aporte información suficiente sobre la reducción de la energía de impacto por medio de pruebas y simulaciones, de acuerdo con lo establecido en el punto 4 del apéndice O, será aceptable que sea el operador el que realice dicha justificación. El informe resultante deberá incluirse junto con el resto de los vuelos de prueba.
- Prueba funcional de la capacidad de los equipos para garantizar que la aeronave opera dentro de las limitaciones previstas, incluyendo el volumen de espacio aéreo en el que debe quedar confinado el vuelo (Geocaging) para cada modelo diferente de aeronave con el que se solicite autorización y, en caso de que, el equipo no disponga de la misma, de los procedimientos necesarios para contener el equipo en un volumen determinado.<sup>3</sup>
- Prueba de los procedimientos necesarios para la acotación de la zona de operación para evitar el paso de personas no implicadas en la operación.

---

<sup>1</sup> En caso de que el equipo no disponga de funcionalidad geofencing, se podrá justificar poniendo en práctica de los procedimientos operativos necesarios para contener el equipo en un volumen determinado como el uso de referencias visuales o el empleo de observadores.

<sup>2</sup> En el caso de paracaídas pirotécnicos que disponga de un nivel de garantía alto al haber sido diseñados contra un estándar aceptado y refrendado por un organismo acreditado no será necesario que se realice la prueba de activación en vuelo.

<sup>3</sup> En caso de que el equipo no disponga de funcionalidad geofencing, se podrá justificar poniendo en práctica de los procedimientos operativos necesarios para contener el equipo en un volumen determinado como el uso de referencias visuales o el empleo de observadores.

#### 2.2.4. Simulación de operaciones aéreas especializadas BVLOS

El operador deberá poner en práctica todos los procedimientos operacionales que tenga descritos en su Manual de Operaciones para la realización de los vuelos BVLOS y, en todo caso, deberán realizarse las siguientes pruebas o simulaciones:

- Prueba funcional de la capacidad de los equipos para garantizar que la aeronave opera dentro de las limitaciones previstas, incluyendo el volumen de espacio aéreo en el que debe quedar confinado el vuelo (Geocaging) para cada modelo distinto de aeronave con el que se solicite autorización y, en caso de que el equipo no disponga de la misma, de los procedimientos necesarios para contener el equipo en un volumen determinado.<sup>4</sup>
- Prueba de que la aeronave se mantiene dentro del alcance directo de la emisión por radio de la estación de pilotaje remoto que permita un enlace de mando y control efectivo dentro de las distancias de operación pretendidas, para cada modelo diferente de aeronave con el que se solicite autorización.
- Prueba del dispositivo de visión orientado hacia adelante para cada modelo diferente de aeronave con el que se solicite autorización.
- En caso de que los vuelos no se vayan a realizar en espacio temporalmente segregado, se deberá comprobar el correcto funcionamiento del dispositivo Detect and Avoid<sup>5</sup> y su compatibilidad electromagnética entre los diferentes componentes electrónicos para cada modelo distinto de aeronave con el que se solicite autorización.
- Según corresponda, simulación previa al vuelo de la comprobación de que se dispone del espacio aéreo segregado para realizar la operación y se ha publicado en los términos previstos mediante NOTAM para conocimiento del resto de usuarios del espacio aéreo.
- Además de lo anterior, si se pretende volar en espacio aéreo controlado, se deberá contar con un transpondedor modo S cuyo funcionamiento deberá ser verificado previamente por medio de ensayos para cada modelo de aeronave distinto de aeronave con el que se solicite autorización, según lo indicado en *Simulación de operaciones aéreas especializadas en escenario de espacio aéreo controlado o zonas de información de vuelo*.

#### 2.2.5. Simulación de operaciones aéreas especializadas con aeronaves de más de 50 kg de MTOM

Los vuelos de prueba para operaciones especializadas con aeronaves de masa máxima al despegue superior a 25Kg, a excepción de las operaciones a que hace referencia el artículo 39.1, necesitan autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de acuerdo con lo establecido en el artículo 40 del RD 1036/2017.

---

<sup>4</sup> En caso de que el equipo no disponga de funcionalidad geofencing, se podrá justificar poniendo en práctica de los procedimientos operativos necesarios para contener el equipo en un volumen determinado como el uso de referencias visuales o el empleo de observadores.

<sup>5</sup> Deben ser sistemas certificados o autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (artículo 21.1.b del Real Decreto 1036/2017 y artículo 45.2.c del Real Decreto 1180/2018).

### 3. JUSTIFICACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA

El resultado de la realización de los vuelos de prueba se deberá acreditar por escrito y ser firmado necesariamente por el responsable del operador. Dicho documento deberá contener como mínimo la siguiente información:

- Nombre del operador.
- Lugar(es) y fecha(s) de realización de las pruebas.
- Tipo, fabricante, modelo y número de serie de cada aeronave empleada.
- Listado de vuelos realizados y breve descripción de las maniobras y procedimientos junto con el resultado de las mismas.
- Firma del responsable del operador.
- Conclusión final del informe

Adicionalmente, se deberá incluir toda aquella información que, tras realizar los vuelos de prueba, se considere relevante y pueda ser de utilidad para la mejora de la seguridad operacional, para su posterior revisión e incorporación en la documentación del operador si se considera necesario. Por otra parte, se deberá anotar la realización de dichos vuelos en el libro de vuelo del piloto que los realice.

Se recomienda conservar registros digitales y grabaciones de los vuelos realizados para que puedan ser puestos a disposición de AESA en caso necesario.

El Anexo I incluye a modo de ejemplo un formulario que el operador podrá emplear para acreditar la realización satisfactoria de los vuelos de prueba. El contenido del Anexo I deberá ser proporcional a la complejidad de las operaciones que se pretendan llevar a cabo.

El Anexo 2 incluye una plantilla que el operador puede utilizar como base para la cumplimentación de los vuelos de prueba para los distintos escenarios sujetos a autorización, debiendo realizar y justificar las pruebas que le apliquen para el escenario sobre el que solicita autorización.

Estos documentos serán cumplimentados y conservados por el operador tras la realización de los vuelos de prueba, debiendo ser presentados a AESA junto a la solicitud de autorización o en caso de que le sea requerido.



**ANEXO 1 DEL APÉNDICE G**  
**EJEMPLO DE FORMATO DE REGISTRO PARA LA REALIZACIÓN DE VUELOS DE PRUEBA PARA**  
**OPERACIONES DECLARATIVAS**

| DATOS DEL OPERADOR  |  |  |  |
|---|--|--|--|
| Nombre:   |  | NIF:   |  |
| DATOS DE LA OPERACIÓN   |  |  |  |
| TIPO DE VUELOS REALIZADOS   |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> VLOS   |  | <input type="checkbox"/> BVLOS <i>(Requiere la segregación espacio aéreo y publicación de NOTAM informando de dicha segregación)</i> |  |
| PERSONAL PARTICIPANTE   |  |  |  |
| Nombre y apellidos  |  | Puesto   |  |
|   |  |  |  |
|   |  |  |  |
|   |  |  |  |
| LOCALIZACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA  |  |  |  |
| Dirección (municipio)   |  |  |  |
| Coordenadas   |  |  |  |
| <b>Mapa de localización de la zona de operaciones</b>   |  |  |  |
| El lugar de operaciones se encuentra fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, así como en espacio aéreo no controlado y fuera de una zona de información de vuelo (FIZ). |  |  |  |
| (Imagen)  |  |  |  |
| FECHAS Y HORAS DE OPERACIÓN   |  |  |  |
| Fecha de los vuelos   |  |  |  |
| Hora de inicio de las operaciones   |  | Hora de finalización de las operaciones  |  |
| OTROS   |  |  |  |
|   |  |  |  |

| DESCRIPCIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA   |   |
|---|---|
| Deben realizarse al menos 5 vuelos de prueba por cada actividad declarada y aeronave no similar destinada a la realización de dicha actividad en el que se evalúen las maniobras normales, anormales y de emergencia. |   |
| Actividades declaradas  | Aeronaves que realizarán dicha actividad (modelo) |
|   |   |
|   |   |

| DETALLES DE LOS VUELOS DE PRUEBA*  |   |
|--|---|
| * Cumplimentar tantas tablas como actividades declaradas y aeronaves no similares que se utilizarán  |   |
| ACTIVIDAD SIMULADA   |   |
|  |   |
| AERONAVE EMPLEADA  |   |
| Tipo   | <input type="checkbox"/> Ala Fija <input type="checkbox"/> Multirrotor <input type="checkbox"/> Helicóptero <input type="checkbox"/> Dirigible <input type="checkbox"/> Otro: |
| Fabricante   | Modelo:   |
| Nº serie   |   |
| Configuración de la carga de pago utilizada<br>(especificarlo si la aeronave admite diferentes cargas de pago)   |   |
| COMPROBACIONES PREVIAS   |   |
| Ejecución de los procedimientos e instrucciones a seguir durante la operación aérea y aspectos operativos relacionados con la aeronave del manual de operaciones que sean de aplicación, incluyendo como mínimo:   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de la zona de despegue/aterrizaje y zonas de recuperación según lo planificado.</li> <li>- Evaluación de las condiciones meteorológicas del lugar de operaciones.</li> <li>- Correcta configuración de la aeronave y su carga de pago para la actividad pretendida.</li> <li>- Ejecución de las listas de chequeo previas al vuelo relacionadas con la operación y con la aeronave.</li> </ul> |   |
|  |   |

| MANIOBRAS NORMALES, ANORMALES Y DE EMERGENCIA REALIZADAS  |
|---|
| <p>Se realizarán al menos 5 vuelos de prueba en los que se simule la operación normal pretendida, posibles situaciones anormales y de emergencia, según lo estipulado en el manual de operaciones del operador y/o de funcionamiento de la aeronave. Entre las situaciones anormales y de emergencia han de figurar necesariamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Simulación de fallo del sistema automático del control de vuelo.</li> <li>- Simulación de pérdida del radioenlace de mando y control y procedimiento para recuperar el control.</li> <li>- Simulación de desconocimiento de la actitud y/o orientación y/o posición de la aeronave.</li> <li>- Simulación de pérdida de radioenlace para activación del sistema de terminación segura del vuelo (Fail Safe).</li> <li>- Verificación en tierra del sistema de terminación inmediata del vuelo (desarmado de motores)</li> </ul> <p>Durante el transcurso de los vuelos de simulación de la actividad aérea normal se deberán introducir situaciones anormales y de emergencia.</p> |



| <b>VUELO 1</b>  |                    |       |
|---|--------------------|-------|
| Hora inicio/fin   |                    |       |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |                    |       |
| Observaciones   |                    |       |
| <b>VUELO 2</b>  |                    |       |
| Hora inicio/fin   |                    |       |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |                    |       |
| Observaciones   |                    |       |
| <b>VUELO 3</b>  |                    |       |
| Hora inicio/fin   |                    |       |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |                    |       |
| Observaciones   |                    |       |
| <b>VUELO 4</b>  |                    |       |
| Hora inicio/fin   |                    |       |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |                    |       |
| Observaciones   |                    |       |
| <b>VUELO 5</b>  |                    |       |
| Hora inicio/fin   |                    |       |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |                    |       |
| Observaciones   |                    |       |
| <b>RESULTADO DE LOS VUELOS Y FIRMA DEL PILOTO</b>   |                    |       |
| <p><b>El responsable del operador declara que los vuelos descritos se han realizado en el lugar y fechas indicadas con resultado satisfactorio, demostrando que la operación pretendida puede realizarse con seguridad.</b></p> |                    |       |
| Lugar y fecha   | Nombre y apellidos | Firma |
|   |                    |       |



**CONCLUSIÓN DEL INFORME. DECLARACIÓN DEL RESPONSABLE DEL OPERADOR**

**El responsable del operador declara que los vuelos descritos se han realizado en el lugar y fechas indicadas con resultado satisfactorio, demostrando que la operación pretendida puede realizarse con seguridad.**

| <b>Lugar y fecha</b> | <b>Nombre y apellidos</b> | <b>Firma</b> |
|----------------------|---------------------------|--------------|
|                      |                           |              |



**ANEXO 2 DEL APÉNDICE G**  
**EJEMPLO DE FORMATO DE REGISTRO PARA LA REALIZACIÓN DE VUELOS DE PRUEBA PARA**  
**ESCENARIOS DE AUTORIZACIÓN.**

| DATOS DEL OPERADOR  |  |
|---|--|
| Nombre:   | NIF:   |
| DATOS DE LA OPERACIÓN   |  |
| TIPO DE VUELOS REALIZADOS   |  |
| <input type="checkbox"/> VLOS   | <input type="checkbox"/> BVLOS <i>(Requiere la segregación espacio aéreo y publicación de NOTAM informando de dicha segregación)</i> |
| PERSONAL PARTICIPANTE   |  |
| Nombre y apellidos  | Puesto   |
|   |  |
|   |  |
|   |  |
| LOCALIZACIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA  |  |
| Dirección (municipio)   |  |
| Coordenadas   |  |
| Mapa de localización de la zona de operaciones  |  |
| El lugar de operaciones se encuentra fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, así como en espacio aéreo no controlado y fuera de una zona de información de vuelo (FIZ). |  |
| (Imagen)  |  |
| OTROS   |  |
|   |  |

| DESCRIPCIÓN DE LOS VUELOS DE PRUEBA   |  |
|---|--|
| Deberán realizarse pruebas específicas de cada uno de los escenarios operacionales para los que se solicita autorización y con cada modelo de aeronave diferente (excepto espacio aéreo controlado y zona FIZ en este último caso), en el que se evalúen los sistemas implantados y los procedimientos específicos normales, anormales y de emergencia. |  |
| Escenario operacional pretendido  | Aeronaves que operarán en dicho escenario (modelo) |
|   |  |
|   |  |

| DETALLES DE LOS VUELOS DE PRUEBA  |   |
|---|---|
| * Cumplimentar tantas tablas como escenarios operacionales se soliciten y modelos de aeronaves diferentes que se utilizarán |   |
| ESCENARIO OPERACIONAL SIMULADO  |   |
|   |   |
| AERONAVE EMPLEADA   |   |
| Tipo  | <input type="checkbox"/> Ala Fija <input type="checkbox"/> Multirrotor <input type="checkbox"/> Helicóptero <input type="checkbox"/> Dirigible <input type="checkbox"/> Otro: |
| Fabricante  | Modelo:   |
| Nº serie  |   |
| Configuración de la carga de pago utilizada<br>(especificarlo si la aeronave admite diferentes cargas de pago)              |   |

| COMPROBACIONES PREVIAS  |
|---|
| Ejecución de los procedimientos e instrucciones a seguir durante la operación aérea y aspectos operativos relacionados con la aeronave del manual de operaciones que sean de aplicación, incluyendo como mínimo: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de la zona de despegue/aterrizaje y zonas de recuperación según lo planificado.</li> <li>- Evaluación de las condiciones meteorológicas del lugar de operaciones.</li> <li>- Correcta configuración de la aeronave y su carga de pago para la actividad pretendida.</li> <li>- Ejecución de las listas de chequeo previas al vuelo relacionadas con la operación y con la aeronave.</li> </ul> |
|   |

| PRUEBAS FUNCIONALES DE SISTEMAS ESPECÍFICOS  |                            |
|--|----------------------------|
| Se realizarán las pruebas de correcto funcionamiento de los requisitos de equipos necesarios para el escenario operacional correspondiente |                            |
| SISTEMA A  |                            |
| Fecha del ensayo   | Hora inicio/fin del ensayo |
| Descripción del ensayo y procedimientos seguidos   |                            |
| Observaciones  |                            |



| <b>SISTEMA B</b>  |  |                              |              |
|---|--|------------------------------|--------------|
| Fecha del ensayo  |  | Hora inicio/fin del ensayo   |              |
| Descripción del ensayo y procedimientos seguidos  |  |                              |              |
| Observaciones   |  |                              |              |
| <b>MANIOBRAS NORMALES, ANORMALES Y DE EMERGENCIA REALIZADAS</b>   |  |                              |              |
| Se realizarán los vuelos de prueba necesarios en los que se simule la operación normal pretendida, posibles situaciones anormales y de emergencia. Deberá verificarse la correcta aplicación e idoneidad de las medidas de mitigación del estudio aeronáutico de seguridad. |  |                              |              |
| <b>VUELO 1</b>  |  |                              |              |
| Fecha de la prueba  |  | Hora inicio/fin de la prueba |              |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |  |                              |              |
| Observaciones   |  |                              |              |
| <b>VUELO 2</b>  |  |                              |              |
| Fecha de la prueba  |  | Hora inicio/fin de la prueba |              |
| Descripción de la prueba y procedimientos seguidos  |  |                              |              |
| Observaciones   |  |                              |              |
| <b>PLAN DE RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS</b>   |  |                              |              |
| Deberá verificarse la correcta aplicación e idoneidad del plan de respuesta ante la emergencia (ERP), incluyendo la limitación del efecto de escalada repentina.  |  |                              |              |
| Fecha del ensayo  |  | Hora inicio/fin del ensayo   |              |
| Descripción del ensayo y procedimientos seguidos  |  |                              |              |
| Observaciones   |  |                              |              |
| <b>FIRMA DEL PILOTO</b>   |  |                              |              |
| <b>El piloto declara que las pruebas y los vuelos descritos se han realizado en el lugar y fechas indicadas con resultado satisfactorio, demostrando que la operación pretendida puede realizarse con seguridad.</b>  |  |                              |              |
| <b>Lugar y fecha</b>  |  | <b>Nombre y apellidos</b>    | <b>Firma</b> |
|   |  |                              |              |



**CONCLUSIÓN DEL INFORME. DECLARACIÓN DEL RESPONSABLE DEL OPERADOR**

**El responsable del operador declara que las pruebas y los vuelos descritos se han realizado en el lugar y fechas indicadas con resultado satisfactorio, demostrando que la operación pretendida puede realizarse con seguridad.**

| Lugar y fecha | Nombre y apellidos | Firma |
|---------------|--------------------|-------|
|               |                    |       |